



(11) Numéro de publication : **0 547 957 A1**

(12)

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(21) Numéro de dépôt : **92403395.4**

(51) Int. Cl.⁵ : **B60R 16/02**

(22) Date de dépôt : **14.12.92**

(30) Priorité : **18.12.91 FR 9115738**

(43) Date de publication de la demande :
23.06.93 Bulletin 93/25

(84) Etats contractants désignés :
DE GB IT

(71) Demandeur : **AUTOMOBILES PEUGEOT**
75, avenue de la Grande Armée
F-75116 Paris (FR)

(71) Demandeur : **AUTOMOBILES CITROEN**
62 Boulevard Victor-Hugo
F-92200 Neuilly-sur-Seine (FR)

(71) Demandeur : **REGIE NATIONALE DES USINES**
RENAULT S.A.
34, Quai du Point du Jour
F-92109 Boulogne Billancourt (FR)

(72) Inventeur : **Clique, Jean Michel**
125, Résidence Elysée 2
F-78170 La Celle St Cloud (FR)

(74) Mandataire : **Habasque, Etienne Joel**
Jean-François et al
Cabinet Lavoix 2, Place d'Estienne d'Orves
F-75441 Paris Cédex 09 (FR)

(54) **Boîtier de servitude électrique notamment pour véhicule automobile.**

(57) Ce boîtier, du type comportant une platine de servitude sur laquelle sont disposés différents composants électriques (2) de relais, de sectionnement, de protection et de distribution d'énergie et de signaux de contrôle et de commande, vers différents organes fonctionnels du véhicule, est caractérisé en ce qu'il comporte en outre, un module d'unité centrale de multiplexage (4), reliée auxdits composants électriques de la platine de servitude, le module étant fixé de manière amovible sur le boîtier.

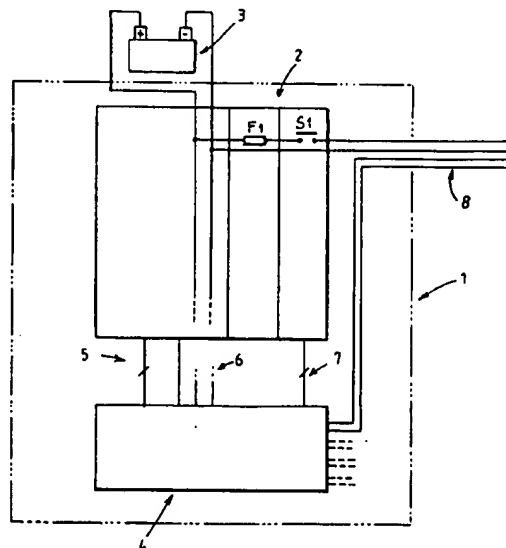


FIG.1

La présente invention concerne un boîtier de servitude électrique notamment pour véhicule automobile.

On connaît déjà dans l'état de la technique un certain nombre de boîtiers de ce type qui comportent une platine de servitude sur laquelle sont disposés différents composants électriques de relais, de sectionnement, de protection et de distribution d'énergie et de signaux de contrôle et de commande vers différents organes fonctionnels du véhicule.

C'est ainsi par exemple que sur cette platine sont disposés différents relais, sectionneurs, fusibles, etc..

Cette platine est également appelée de façon générale "organe de sectionnement et de protection". Cette platine utilise une technologie de forte puissance, c'est à dire des circuits prédécoupés surmoulés ou des circuits imprimés de très forte épaisseur et élabore les départs de puissance, c'est à dire alimentation positive et négative de la batterie du véhicule, vers les différents organes fonctionnels de celui-ci, tout en assurant l'isolement de cette alimentation en mode veille de l'ensemble du système électrique du véhicule, grâce à des relais sectionneurs intégrés.

Les développements récents en matière d'intégration de systèmes électroniques à bord des véhicules automobiles, ont amené à utiliser des unités centrales de multiplexage des organes fonctionnels du véhicule. Ces unités assurent le pilotage des différents organes fonctionnels du véhicule grâce à des signaux multiplexés qu'elles élaborent, ces signaux étant transmis vers ces différents organes, par exemple par des bus de transmission.

Différentes techniques de transmission de ces signaux ont été élaborées, telles que par exemple les techniques de transmission en mode différentiel.

Ces unités centrales de multiplexage sont en fait des calculateurs électroniques qui utilisent une technologie à circuit imprimé avec des pistes de faible épaisseur et qui élaborent les signaux multiplexés pour la communication entre les différents organes.

Ces signaux multiplexés sont par exemple des signaux DATA et DATA. Ces unités centrales gèrent également les modes veille/réveil de l'ensemble du dispositif et réalisent le diagnostic de tous les organes fonctionnels reliés par multiplexage ainsi que des liaisons filaires associées.

De plus, elles comportent la configuration électrique du véhicule et assurent la gestion de son fonctionnement.

Pour des renseignements complémentaires concernant ces différents éléments, on pourra se reporter aux documents FR-86 04 192 et FR-90 00 996.

Dans les véhicules de l'état de la technique, la platine de servitude et l'unité centrale de multiplexage sont disposées dans des emplacements différents du véhicule et sont reliées par un ou plusieurs faisceaux de liaison.

Cependant, cette structure présente un certain nombre d'inconvénients au niveau de l'encombrement et de la fiabilité de transmission des informations, en raison des risques de coupure ou de perturbations par parasites du ou des faisceaux.

Le but de l'invention est donc de résoudre ces problèmes en proposant un boîtier de servitude électrique notamment pour véhicule automobile, qui soit simple et qui permette de supprimer ce type de liaison entre l'unité centrale de multiplexage et l'organe de sectionnement et de protection.

A cet effet, l'invention a pour objet un boîtier de servitude électrique notamment pour véhicule automobile, du type comportant une platine de servitude sur laquelle sont disposés différents composants électriques de relais, de sectionnement, de protection et de distribution d'énergie et de signaux de contrôle et de commande, vers différents organes fonctionnels du véhicule, caractérisé en ce qu'il comporte en outre, un module d'unité centrale de multiplexage, reliée auxdits composants électriques de la platine de servitude, le module étant fixé de manière amovible sur le boîtier.

L'invention sera mieux comprise à l'aide de la description qui va suivre, donnée uniquement à titre d'exemple et faite en se référant aux dessins annexés, sur lesquels :

- la Fig.1 représente un schéma synoptique illustrant les différents éléments entrant dans la constitution d'un boîtier de servitude selon l'invention;
- la Fig.2 représente une vue schématique en perspective d'un boîtier de servitude selon l'invention;
- la Fig.3 illustre un exemple d'intégration d'un boîtier de servitude selon l'invention dans un véhicule automobile; et
- la Fig. 4 représente une vue schématique de côté d'un boîtier de servitude selon l'invention.

Ainsi qu'on peut le voir sur la Fig.1, un boîtier de servitude électrique selon l'invention, désigné par la référence générale 1, comporte une platine de servitude sur laquelle sont disposés différents composants électriques désignés par la référence générale 2, de relais, de sectionnement, de protection et de distribution d'énergie et de signaux de contrôle et de commande vers différents organes fonctionnels du véhicule.

Cette platine étant classique et bien connue dans l'état de la technique, on ne la décrira pas plus en détail. On notera cependant que les composants électriques peuvent comprendre des relais, des sectionneurs, des fusibles et autres.

Cette platine de servitude est également reliée à la borne positive et à la borne négative d'une batterie 3 du véhicule, cette batterie fournissant l'énergie électrique aux différents composants de la platine. Les composants de cette platine redistribuent ensuite

cette énergie vers les différents organes fonctionnels du véhicule comme cela sera décrit plus en détail par la suite.

Le boîtier selon l'invention comporte également un module d'unité centrale de multiplexage désigné par la référence générale 4 sur cette figure.

Ce module d'unité centrale de multiplexage est en fait constitué par un module de calculateur électronique permettant de gérer le fonctionnement des différents organes fonctionnels du véhicule et est relié par exemple par l'intermédiaire de liaisons auxiliaires 5 aux composants disposés sur la platine de servitude.

Ainsi qu'on l'a indiqué précédemment, cette platine de servitude et les différents composants disposés sur celle-ci forment l'organe de sectionnement et de protection.

Le calculateur électronique dispose également de sorties de diagnostic désignées par la référence générale 6 sur cette figure.

Ces sorties permettent de contrôler le bon fonctionnement des différents organes reliés par multiplexage ainsi que des liaisons filaires associées.

Des sorties 7 de ce calculateur permettent également à celui-ci de piloter les différents relais et/ou sectionneurs de l'organe de sectionnement et de protection.

Enfin, ce calculateur comporte également des sorties DATA et $\overline{\text{DATA}}$ délivrant des signaux de contrôle et de commande des différents organes fonctionnels du véhicule, ces signaux étant associés dans un bus de sortie 8 du boîtier, par exemple à l'alimentation positive et négative de sortie de l'organe de sectionnement et de protection, pour former un bus multiplexé de raccordement des différents organes fonctionnels du véhicule.

On conçoit donc que le boîtier selon l'invention permet de supprimer les liaisons filaires par faisceaux qui existaient dans l'état de la technique entre l'unité centrale de multiplexage et l'organe de sectionnement et de protection.

Celui-ci permet en outre de mélanger les informations logiques de multiplexage provenant de l'unité centrale, à la distribution de puissance fournie par l'organe de sectionnement et de protection. De plus, cette structure permet de ramener au niveau de l'organe de sectionnement et de protection, les différentes informations de diagnostic relatives à l'ensemble du réseau multiplexé et par exemple d'enregistrer ces informations dans l'unité centrale.

Comme on peut le voir sur la Fig.2, le module d'unité centrale de multiplexage 4 est en fait fixé de manière amovible sur le boîtier 1 et est disposé dans un logement de celui-ci débouchant dans la face avant de ce boîtier.

Ce module comporte au moins une poignée de manutention et dans l'exemple de réalisation, deux poignées de manutention 9 et 10 disposées de cha-

que côté de celui-ci, permettant à un utilisateur de manipuler ce module très facilement.

Ceci permet par exemple de remplacer très facilement ce module d'unité centrale en cas de panne ou lorsqu'on souhaite modifier la configuration électrique du véhicule ou la gestion des différents organes de celui-ci.

Par ailleurs, cette structure peut également constituer un antivol du véhicule dans la mesure où lorsque ce module d'unité centrale est retiré, le véhicule n'est plus en état de fonctionner.

Ce module est en fait disposé dans un logement situé sous une paroi inclinée de ce boîtier, désignée par la référence générale 11, sur laquelle sont disposés les différents composants électriques de relais, de sectionnement et de protection 2, tels que par exemple les fusibles.

Des connecteurs de sortie de diagnostic 6 et de sortie de bus multiplexé 8, décrites précédemment, sont également prévus sur ce boîtier.

Comme cela sera décrit plus en détail par la suite, le module d'unité centrale de multiplexage peut être relié aux composants électriques de la platine de servitude par des moyens de connexion internes de type à encastrément "fond de panier".

Sur la Fig.3, on a représenté un exemple d'intégration de ce boîtier dans un véhicule automobile.

Plus particulièrement, ce boîtier 1 peut être disposé dans un évidement 12 prévu dans la planche de bord du véhicule.

Un volet 13 est également prévu pour masquer cet évidement.

On conçoit que cette disposition avec un module d'unité centrale de multiplexage 4 disposé sous les composants électriques de relais, de sectionnement et de protection 2 permet à un utilisateur d'avoir très rapidement accès à ce module d'unité centrale, par exemple pour son remplacement.

Sur la Fig.4, on constate que le module d'unité centrale de multiplexage 4 comporte des glissières latérales désignées par la référence générale 14 sur cette figure et adaptées pour coopérer avec des moyens de guidage complémentaires du boîtier pour son maintien dans le boîtier et son introduction et son retrait de celui-ci.

Par ailleurs, ce module comporte également des moyens de raccordement 15 adaptés pour coopérer avec des moyens complémentaires du boîtier 16 pour relier l'unité centrale de multiplexage aux composants de la platine.

Ces moyens de raccordement étant bien connus dans l'état de la technique, on ne les décrira pas plus en détail.

On conçoit que le regroupement de l'organe de sectionnement et de protection et de l'unité centrale dans un même boîtier permet de constituer un ensemble homogène logé en lieu et place de la platine de servitude classique d'un véhicule automobile.

Ce regroupement permet également de respecter les deux technologies très différentes de réalisation des deux constituants de celui-ci, à savoir l'unité centrale et l'organe de sectionnement et de protection.

5

Revendications

1. Boîtier de servitude électrique notamment pour véhicule automobile, du type comportant une platine de servitude sur laquelle sont disposés différents composants électriques (2) de relais, de sectionnement, de protection et de distribution d'énergie et de signaux de contrôle et de commande, vers différents organes fonctionnels du véhicule, caractérisé en ce qu'il comporte en outre, un module d'unité centrale de multiplexage (4), reliée auxdits composants électriques de la platine de servitude, le module étant fixé de manière amovible sur le boîtier. 10 15 20
2. Boîtier selon la revendication 1, caractérisé en ce que ledit module d'unité centrale de multiplexage comporte des glissières latérales (14) adaptées pour coopérer avec des moyens complémentaires de guidage du boîtier et des moyens de raccordement (15) adaptés pour coopérer avec des moyens complémentaires (16) du boîtier pour raccorder l'unité centrale aux composants de la platine. 25 30
3. Boîtier selon la revendication 1 ou 2, caractérisé en ce que le module d'unité centrale de multiplexage (4) comporte au moins une poignée de manutention (9,10). 35
4. Boîtier selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que le module d'unité centrale de multiplexage (4) est disposé dans un logement débouchant dans la face avant du boîtier (1). 40
5. Boîtier selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comporte un connecteur de diagnostic relié à des sorties de diagnostic (6) de l'unité centrale de multiplexage (4). 45
6. Boîtier selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il est disposé dans un évidement (12) de la planche de bord du véhicule, et en ce qu'un volet (13) est prévu pour masquer cet évidement. 50 55

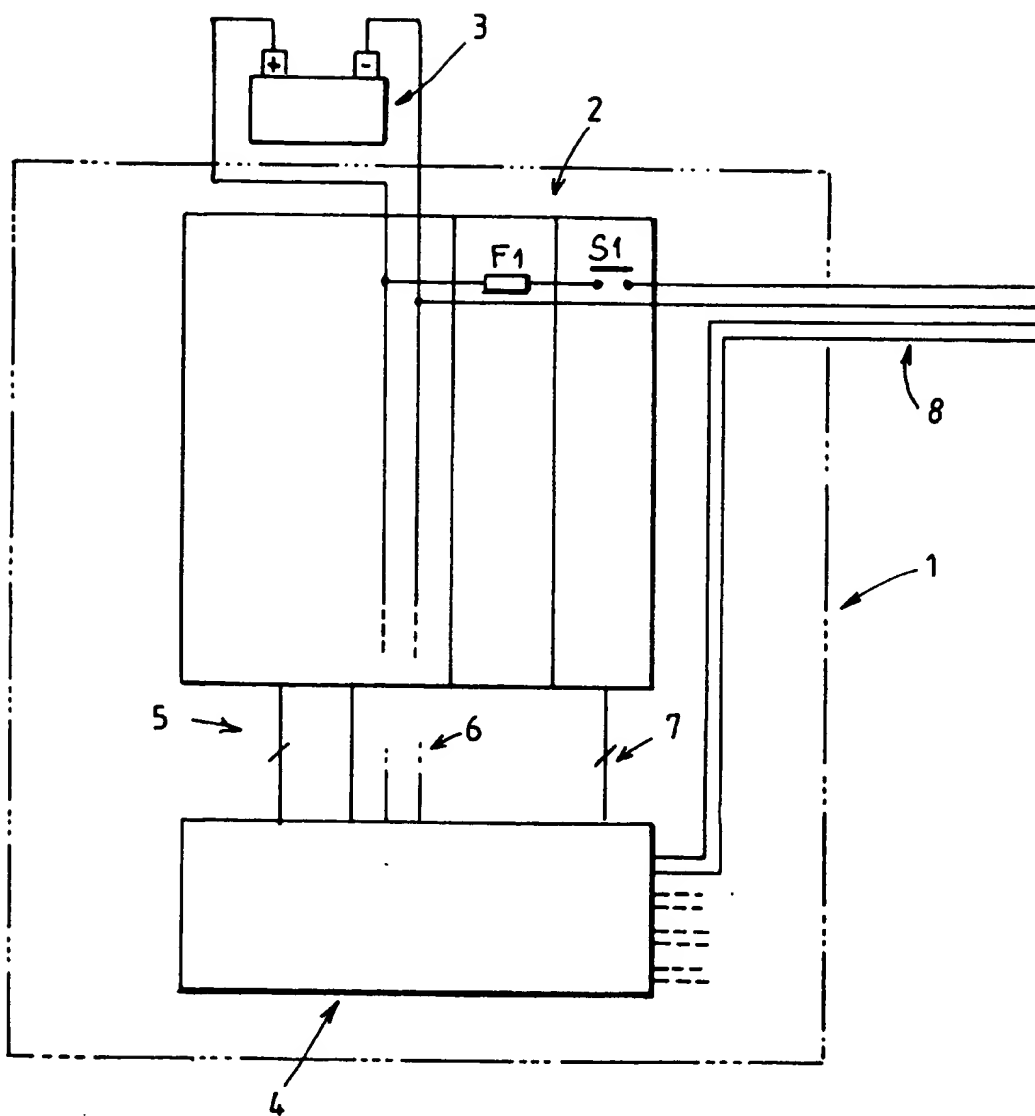
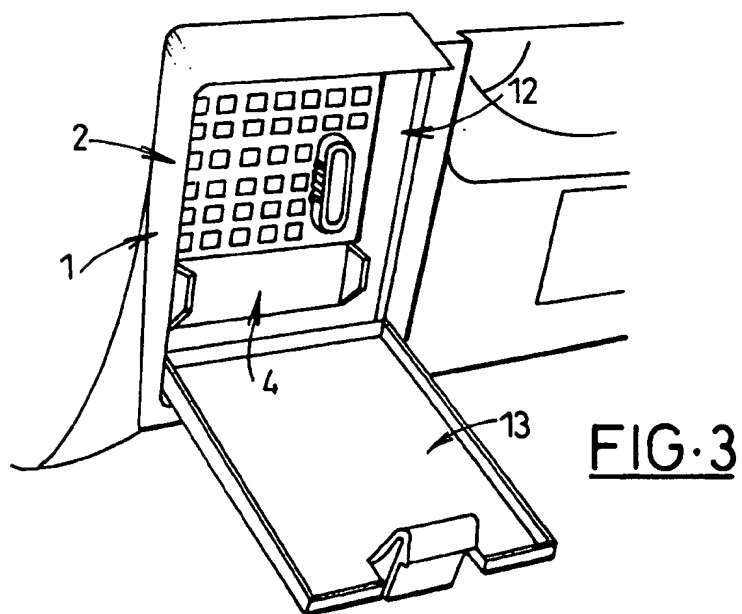
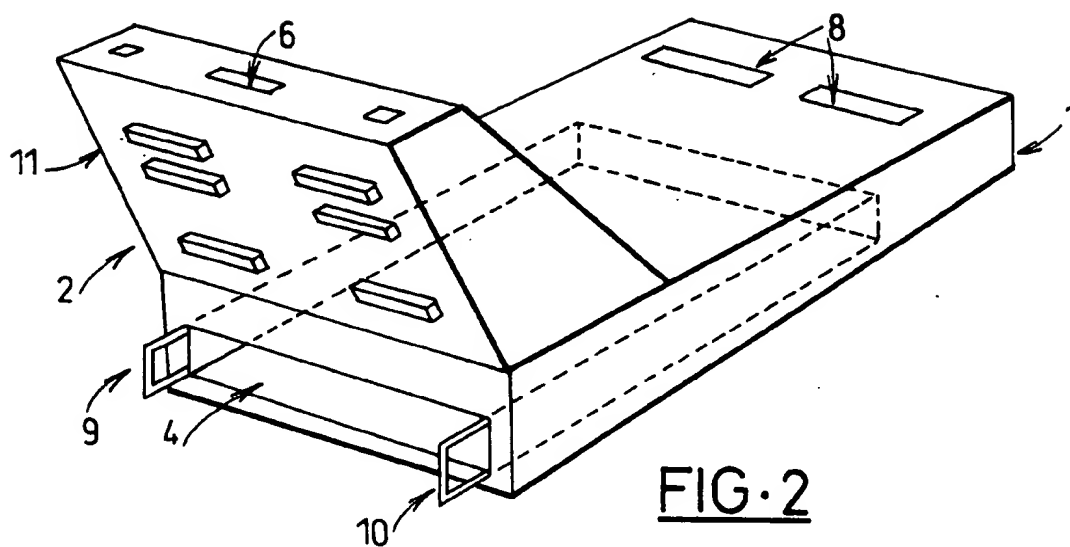


FIG.1



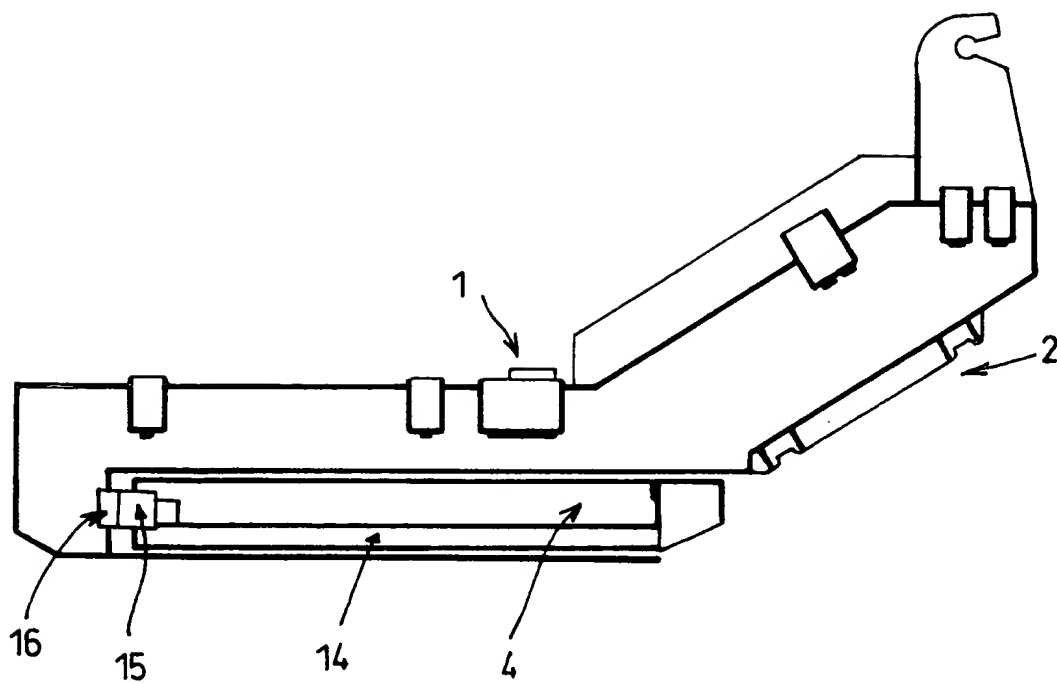


FIG. 4



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numero de la demande

EP 92 40 3395

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int. Cl.5)
Y	DE-A-3 113 509 (FIAT) * le document en entier * ----	1-4,6	B60R16/02
Y	EP-A-0 392 824 (I.S.T LABORATORIES LTD.) * colonne 7, ligne 49 - colonne 9, ligne 10; revendications 1-11; figures 1-13 * ----	1-4,6	
Y	DE-A-4 028 504 (MAZDA) * colonne 1, ligne 46 - ligne 58 * * colonne 3, ligne 55 - colonne 5, ligne 39 * * colonne 7, ligne 38 - colonne 8, ligne 39 * * colonne 10, ligne 63 - colonne 13, ligne 2; figures 1-14 * ----	1,5	
Y	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 8, no. 123 (E-249)(1560) 8 Juin 1984 & JP-A-59 036 495 (SUMITOMO) 28 Février 1984 * abrégé * ----	1,5	
A	DE-A-3 705 297 (HAUBNER) * le document en entier * ----	1	
A	DE-A-3 817 879 (SIEMENS) * le document en entier * -----	1	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int. Cl.5)
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			B60R
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 02 FEVRIER 1993	Examineur GEYER J.L.
<p>CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES</p> <p>X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire</p> <p>T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant</p>			

EPO FORM 150 (01.92) (P0402)